

mensat af selskaber, som i andre kombinationer har deltaget i anlæg af lignende fuldautomatiske metrosystemer.

Som første led i udbudet af minimetroen blev der i foråret 1995 foretaget en vurdering af de leverandører og entreprenører, der ønskede at deltage i tilbudsgivningen. De pågældende blev vurderet ud fra på forhånd fastlagte kriterier. Hovedoverskrifterne på udvælgelseskriterierne var finansielle forhold, teknisk evne og kapacitet til at udføre projektet samt erfaring i udførelse af relevante projekter. Blandt de vurderede kriterier til teknisk evne og kapacitet kan nævnes projektering af transportsystemer, udførelse af transportsystemer, leverance af rullende materiel, projektering og udførelse af edb-baserede styresystemer inkl. idriftsættelse samt drift af transportsystemer. Under erfaring i udførelse af relevante projekter var kriteriet, at tilbudsgiveren skulle kunne dokumentere tidligere væsentlig detaljering i projekter, der i størrelse, art og kompleksitet svarer til det aktuelle udbud.

I alt fem leverandører blev fundet kvalificerede til at byde på jernbanekontrakten, nemlig ABB-Matra, AEG, Ansaldo Trasporti SpA, Bombardier og Siemens. Alle fem har givet tilbud på opgaven, og alle fem tilbud er fundet teknisk kvalificerede som grundlag for evt. senere indgåelse af en kontrakt om opgaven.

Evalueringen af tilbudene er sket på grundlag af en på forhånd fastlagt evalueringsmodel, hvori indgår såvel pris som teknisk kvalitet. Det økonomisk mest fordelagtige projekt findes således ud fra en bedømmelse af den tilbudte pris kombineret med den tekniske kvalitet af tilbudet, inkl. de tekniske risici ved gennemførelsen af leverancen.

Ansaldo Trasporti SpA, som Ørestadsselskabet nu forhandler kontrakt med, er således bedømt kvalificeret i forbindelse med prækvalifikationen og har desuden afgivet et tilbud, som teknisk og økonomisk samlet set er det økonomisk mest fordelagtige.

Det kan tilføjes, at det erfaringsmæssigt er leveringen af software til togstyresystemet, der er den teknisk set mest komplicerede og derfor også mest sårbare del af jernbaneleverancen. Det er derfor særlig vigtigt, at den del af leverandørvirksomheden, som står for softwareleverancen, ikke bare har den tilstrækkelige tekniske kunnen. Virksomheden må også have den nødvendige evne til videreudvikling af softwareproduktet. Det amerikanske forsvarsministe-

rium har udviklet en metode til at vurdere softwarevirksomheders kvalifikationer på dette område, før de får lov til at levere til det amerikanske forsvar. Ørestadsselskabet har ved hjælp af denne metode som en ekstra sikkerhed gennemført en undersøgelse (Audit) af de to tilbudsgivere, hvis tilbud igennem evalueringen viste sig at være mest attraktive, nemlig Ansaldo softwareleverandør, det amerikanske selskab Union Switch and Signal og Siemens softwareleverandør, det franske selskab Matra. De to virksomheder blev bedømt som lige kvalificerede og begge på et højt niveau i forhold til det amerikanske forsvars krav.

Ansaldo Trasporti SpA er en del af Finmeccanica SpA, som også kontrollerer Ansaldo Energia SpA og Ansaldo Industria SpA med tilsammen 70.000 ansatte. Ansaldo Trasporti SpA kontrollerer selv en række datterselskaber, bl.a. Union Switch & Signal i Pittsburgh, der skal levere minimetroens styresystem. Ansaldo Trasporti har den kontrollerende aktiepost i Union Switch & Signal, resten er på amerikanske hænder. Ansaldo Industria ejer i øvrigt også det danske selskab Vølund.

Ansaldo Trasporti SpA har siden sin oprettelse i 1854 været en af Italiens største jernbaneleverandører og har især leveret til de italienske statsbaner samt metro- og sporvejssystemer i større italienske byer.

Ansaldo Trasporti SpA har således bl.a. leveret:

- Store dele af strømforsyning, styresystem og rullende materiel til Milanos tre metrolinjer.
- Turn-Key leverance af al baneteknik og rullende materiel til Genova Light Rail, der trods navnet er et let metrosystem meget lig minimetroen i København. Systemet, der påbegyndte driften i 1990, og som er under videreudbygning, består af en ca. 8 km linje med 11 stationer i både tunnel og niveau. I myldretiden køres fuldautomatisk, men bemanded, med 90 sekunders interval.
- Al baneteknik og rullende materiel til den nye Napoli-metro (første del ibrugtaget 92/93), der har fuldautomatisk, men bemanded drift. Metroen er under stadig udbygning.
- Et fuldautomatisk styresystem til Los Angeles Green Line. Green Line er endnu ikke taget i brug som fuldautomatisk system, fordi det nødvendige togmateriel, som skal leveres af en anden leverandør, endnu ikke er leveret.
- Styresystem til metroen i Seoul, driften fuldautomatisk, men bemanded.